Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1749 de 2013

UNIÓN FERROVIARIA
ver exposición

UNIÓN DE TRANSPORTISTAS DE CARGA
ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 6 de agosto de 2013

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Amin Niffouri.

MIEMBROS: Señores Representantes Daniel Caggiani, Guzmán Pedreira, Jorge Pozzi, Pedro Saravia Fratti y Rubenson Silva.

INVITADOS: Por la Unión Ferroviaria, señores Carlos Aramendi, Presidente; Ricardo Cajigas, Secretario General; Javier Rebollo, José Fazio y Georgy Martínez.

Por la Unión de Transportistas de Carga, señores Diego Valverde, Presidente; Gerardo Testa, Vicepresidente; Daniel Rodríguez, Secretario; Ruben Falcón, Vocal y Diego Durán, abogado.

SEÑOR PRESIDENTE (Niffouri).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene mucho gusto en recibir a una delegación de la Unión Ferroviaria, integrada por su Presidente, señor Carlos Aramendi, por el Secretario General, señor Ricardo Cajigas, y por los señores Javier Rebollo, José Fazio y Georgy Martínez, quienes solicitaron ser recibidos a partir de la introducción del artículo 188 de la Rendición de Cuentas por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR CAJIGAS.- Quiero agradecer a la Comisión que nos haya recibido; creo que esta es la tercera o cuarta vez que asistimos.

Venimos a hablar del artículo 188, pero brevemente quisiera hacer un poquito de historia y tratar de contextualizar dicho artículo. Además, queremos plantearles nuestras preocupaciones en cuanto a las perspectivas de aquí en adelante, con o sin el artículo 188 que esperamos la Cámara no lo vote.

En el Gobierno de Tabaré Vázquez nosotros, los ferroviarios, sentimos una inmensa alegría cuando en su discurso el Presidente dijo que se iba a reconstruir el ferrocarril; que iba a haber ferrocarril. En aquella oportunidad se nombró como Presidente del Directorio de AFE al arquitecto Gallicchio y una de las primeras medidas que se tomó el sindicato la había reclamado largamente.

Me refiero a dividir la empresa AFE en dos y pasar toda la infraestructura al Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas. No lo hicimos por un antojo o por una razón mezquina; lo hicimos por razones técnicas. Técnicamente está estudiado que para la operativa de una empresa ferroviaria -fundamentalmente cuando se trata de países pequeños como el nuestro- es mucho mejor tener todo junto en una misma empresa y no dividir la infraestructura por un lado y la operativa, por otro. Esas fueron las razones por las cuales en aquel momento nos opusimos al traslado de Vía y Obra al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El Gobierno del doctor Batlle lo hizo de todas maneras y con el Gobierno del doctor Tabaré Vázquez Vía y Obra volvió a estar en la órbita de AFE pero, a esa altura, el daño ya estaba hecho. Durante los años en los que Vía y Obra estuvo en el Ministerio, las vías se deterioraron mucho más rápidamente de lo que habitualmente ocurre. Lo decimos en esos términos porque es habitual que las vías se deterioren, independientemente de dónde esté Vía y Obra, por la falta de inversión en el ferrocarril y la carencia de personal para atender todas sus áreas y, sobre todo, la de vías. Pero insisto en que el deterioro fue más notorio mientras Vía y Obra estuvo en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, incluso porque los dineros que se suponía que debían volcarse a la reparación de vías fueron desviados hacia la reparación de carreteras. Eso aceleró el deterioro de las vías durante ese tiempo.

El Gobierno del doctor Tabaré Vázquez trajo a Vía y Obra otra vez a la órbita de AFE. Luego, durante prácticamente todo el Gobierno se apostó a que algún inversor privado hiciera una inversión que permitiera recuperar la infraestructura ferroviaria. Nosotros advertíamos constantemente que eso era un sueño, una utopía; no hay en el mundo un inversor privado que invierta en reparar y reconstruir vías, a menos que cuente con la garantía del Estado. No existe un inversor que invierta en otras condiciones, ni acá ni en el resto del mundo. Nosotros les decíamos: "Esto es un imposible. La inversión en infraestructura debe hacerla el Estado; en el caso de que la hagan privados, deben contar con la participación y la garantía del Estado". Pero nos decían que no era así, y estuvieron durante todo el Gobierno esperando a ese famoso inversor privado que, por supuesto, no apareció.

Casi al final del Gobierno se creó la Corporación Ferroviaria del Uruguay, un invento que era una "empresa" -entre comillas-, porque en realidad era un papel, una oficina en la que estaban algunos Directores, entre los cuales se encontraba el Gerente General, que hoy es el Subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Pablo Genta, que tenía dos o tres secretarias, algún escribano y alguna cosa más. Y tenían la plata, porque se las habían dado a ellos. Pero no tenían nada más.

La CFU empezó a hacer la rehabilitación de las vías, desde Pintado hasta Rivera, con una idea que nos copió a nosotros. Lo digo porque habíamos lanzado una idea de cómo rehabilitar vías. Dado el poco personal que hay en Vía y Obra, proponíamos que se contratara personal joven -nosotros estamos bastante veteranos- y que nuestros oficiales de vía hicieran las veces de capataces de las cuadrillas que reconstruirían las vías. Cada uno de nuestros oficiales de vía tienen veinticinco o treinta años encima de las vías; por lo tanto, saben lo que hacen y tienen experiencia en la reconstrucción de vías.

Habíamos propuesto, además, que el personal se contratara en los lugares por los que pasa la vía, es decir que cuando pasara por Durazno se coordinara con la Intendencia para que actuara como intermediaria para contratar gente de la zona por medio de contratos a finalización de obra. Incluso habíamos calculado los jornales que se podían pagar, y puedo asegurarles que no eran jornales de basura. En aquel momento, cuando hicimos el proyecto -reitero que era la época en la que el arquitecto Gallicchio era Presidente de AFE-, los jornales superaban los $ 5.000 líquidos, es decir que eran similares a los que cobraban los obreros de la construcción y también a los que terminaron percibiendo estos otros contratados.

Además, para probar que esto se podía hacer, pedimos que se nos permitiera demostrarlo en un tramo de 32 kilómetros de vías, que estaba bastante deteriorado. Pedimos que nos dejaran arreglar ese tramo -no recuerdo bien si en treinta o sesenta días-, con nuestro personal, sin ningún contratado. Queríamos demostrar que lo que proponíamos se podía llevar a cabo. Nunca nos permitieron hacerlo.Al final se contrató a una empresa privada que llamaba y entrevistaba a los funcionarios que podían ser de cualquier lado. O sea que era una tercerizadora de personal.

Voy a ceder el uso de la palabra a un compañero que, además de ser el Presidente, trabaja en la parte de vía y obras y conoce los pormenores que trajo la CFU, que fueron bastante graves y como esto se liga con el intento de llevar las vías a la operadora de derecho privado.

SEÑOR ARAMENDI.- Nosotros ligamos este tema con el artículo 188 de la Rendición de Cuentas. ¿Por qué? Porque el dinero que usó la CFU no fue controlado por el Estado, o sea que fueron por la vereda de enfrente debido a que ni el Tribunal de Cuentas ni el Parlamento puede controlar en qué gasta su dinero una empresa que trabaja bajo el derecho privado.

Para realizar la obra la Corporación Ferroviaria recibió $ 604:000.000 y el primer balance que presentó a AFE fue de $ 525:000.000. Por lo tanto quedó un activo a favor de AFE, que demandó a la empresa que lo empleara en la vía. A partir de eso, la CFU resolvió hacer un tramo entre Piedra Sola- Pintado para cumplir con los requerimientos de AFE. El segundo balance fue más desprolijo que el primero porque daba que en las obras Pintado- Rivera y Piedra Sola- Tres Árboles la Corporación Ferroviaria había gastado $ 445:000.000, a pesar de que se le había dado $ 604:000.000. Hay una diferencia muy importante que aún se sigue sin aclarar y no se sabe dónde está el dinero que falta. Por lo tanto, AFE tiene un activo a favor. La idea no era capitalizar la CFU sino que la empresa debía desarrollar el proyecto de rehabilitación de vía.

Asimismo, hay que tener en cuenta que además de los $ 604:000.000 que recibe la CFU, también recibe US$ 2:000.000 para la infraestructura, que todavía está guardada en los galpones y hay camiones sin usar. En ese sentido, en otra oportunidad dejamos fotos en esta Comisión que muestran lo que está sucediendo.

El artículo 188 tiene una idea muy similar. Hoy está creada la sociedad anónima entre AFE -51%- y la CND -49%- y además, AFE pone toda su infraestructura y la Corporación Nacional para el Desarrollo aporta el dinero para comenzar a trabajar. La Corporación hasta el momento no ha puesto un solo peso arriba de la mesa porque no los tiene. Ha solicitado préstamos que se le han negado porque su grado de inversión está en un nivel que no le permite recibirlos. La empresa está creada, está registrada en la DGI y tiene un gerente general que hace más de seis meses que se supone está trabajando y cobra el sueldo. Nosotros decimos que AFE está subsidiando esta empresa que está bajo el derecho privado porque le está pagando el sueldo al gerente general que trabaja en la operadora bajo el derecho privado. Por eso decimos que venimos muy mal encaminados. Estamos pagándole un sueldo a alguien que no está trabajando porque la empresa no existe; solo está en los papeles.

El artículo 188 nos sorprendió porque cuarenta y ocho horas antes de que entrara la Rendición de Cuentas al Parlamento, nos reunimos con el Poder Ejecutivo, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, AFE y la Unión Ferroviaria. Por el Poder Ejecutivo estaban Julio Baráibar y Nelson Loustaunau; por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Pablo Genta; por AFE, su Presidente Jorge Setelich; por la Mesa de Entes el señor López, y los representantes de la Unión Ferroviaria. En esa reunión se nos volvió a decir que nos quedáramos tranquilos. Se nos dijo: "Muchachos no molesten más; el tema de la infraestructura y de los servicios de pasajeros va a quedar en AFE, así que quédense tranquilos". Sin embargo, cuarenta y ocho horas después apareció el artículo 188 que es totalmente contrario a lo que nos dijeron. Por eso decimos que actuaron de mala fe, no solo con nosotros, sino con el Presidente de AFE, que se enteró por la Unión Ferroviaria que este artículo formaba parte de la Rendición de Cuentas y con Julio Baráibar, que ese mismo día en la tarde nos comunicó que no sabía nada de ese artículo. Nosotros no creemos que ese artículo se haya redactado entre el viernes de tarde y el domingo, sino que estaba escrito hace rato. Por lo tanto, suponemos que el Presidente de la República sabía de la existencia de este artículo. O sea que nos jopearon a todos.

En principio pensamos que iban detrás de los servicios de pasajeros. Este pensamiento nos duró quince minutos, porque era muy tonto pensar que iban detrás de los pasajeros para intentar mostrar algo después de haber estado tres años con las manos vacías. Pensamos firmemente que el artículo 188 va detrás del dinero que vendrá para rehabilitar la infraestructura. Entonces, si le transferimos a la operadora bajo el derecho privado la responsabilidad de rehabilitar vías, directamente estamos transfiriendo todos los fondos que se destinen a ese fin a la operadora, que lo podrá usar en vías o no, porque ninguno de nosotros vamos a tener la posibilidad de controlar en qué lo va a usar. Estamos hablando de US$ 118:000.000 que ya están aprobados por el Focem, y si ese dinero va a la operadora bajo el derecho privado, ¿quién nos garantiza que se va a invertir en infraestructura y que no se va a tratar de formar como empresa? Hasta el día de hoy carece de todo y, por ejemplo, hay que comprar máquinas, vagones, lo necesario como para que la empresa comience a funcionar. Quizá, dentro de dos o tres años nos digan: "¡Vieron como en el derecho privado las cosas pueden

hacerse mejor que en el derecho público! Vean todo lo que tenemos ahora". Esto podemos verlo porque lo jugamos todos los días en la cancha.

Entendemos que es uno de los grandes problemas que puede generar el artículo 188, con el agregado de que la Corporación Nacional de Desarrollo ya estaba tratando de formar -lo tenía estudiado y documentado- una sociedad concesionaria para manejar esta cantidad de dinero. Increíblemente, y una vez hechas las consultas con los compañeros que trabajan en la banca, la rentabilidad que se le iba a dar a esta sociedad concesionaria era del 12,5%. Es una barbaridad. Para dar esta rentabilidad de garantía del riesgo del 12,5% tiene que ocurrir una catástrofe -dejaríamos de transportar; el arroz que debemos transportar se envenenaría-, siendo los riesgos altísimos; perderíamos todos dándole esa rentabilidad. Para nosotros es una verdadera locura; siempre digo que tengo una sola neurona y a veces funciona la mitad y si creo que es así, quizá, otra persona pueda interpretarlo mejor.

Es la realidad del artículo 188. Claramente, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas no le interesan los servicios de pasajeros, viene atrás del dinero que se va a adjudicar para la infraestructura.

Asimismo, fue lamentable escuchar las declaraciones públicas que hizo el señor Ministro a la prensa. A mí, por lo menos, me sorprendió mucho que un servidor público diga lo que dijo. Cuando intentó defender el artículo 188 dijo: "Lo podemos modificar. Mientras los servicios de pasajeros den pérdidas que queden en AFE, el día que den ganancias los llevamos al derecho privado". Eso fue lo que declaró a la prensa el señor Ministro. Y el mensaje que recibimos los ferroviarios fue el siguiente: "Muchachos, para que ustedes lo tengan en AFE, en el ámbito público, tiene que dar pérdida. Si cobran boleto háganlo y si no, no cobren nada porque mientras de pérdida lo van a tener ustedes". Un servidor público no puede decir una barbaridad como esta.

Hemos venido conviviendo con todas estas cuestiones durante todo este proceso de más de dos años; en realidad, un proceso más largo que, como decía el compañero, comenzó en 2005 con la gran intención de que queremos tener el ferrocarril. Pero en la realidad estamos haciendo todo lo contrario, porque hace tres días se presentó, creo que en la Torre Ejecutiva, un camión tren. Me parece que venimos por mal camino. No tenemos una política de transporte clara con respecto hacia donde vamos porque, por un lado, decimos que queremos rehabilitar el servicio pero, por otro, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas incentiva a que vengan camiones aún más grandes para que circulen en nuestras rutas. Lo primero es tratar de definir hacía dónde queremos ir con el tema del transporte en nuestro país. El ferrocarril es importantísimo dentro de la logística; debe ser el buque de bandera en el transporte de carga de nuestro país y, además, estar en manos del Estado. Para el Gobierno es estratégico sacar su producción hacia los diferentes puertos del país. Si no sacamos nuestra producción a través de los puertos, estamos en el horno.

El ferrocarril es estratégico para eso, y si lo monopolizamos en una sola mano, creo que estamos muy mal parados.

El señor Cajigas va a redondear nuestra exposición, porque en esta cuestión no solo está jugando el Ministerio de Transporte -actor importante-, sino también otros.

SEÑOR CAJIGAS.- Para clarificar aún más las expresiones del compañero, queremos decir por qué en un principio pensamos que la intención del artículo 188 era llevarse a los pasajeros para poder mostrar que con respecto al ferrocarril se había hecho algo -el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no tiene nada para mostrar-, y este pensamiento nos duró quince minutos, hasta que comenzamos a investigar un poquito más. Por ejemplo, con respecto a la sugerencia de esa PPP de reconstruir las vías, los cálculos ascendían a US$ 1.600:000.000. Nos pareció que ese dinero era demasiado. Entonces, calculamos cuánto podría costar reparar esas vías que, según ese informe, se iban a reconstruir con durmientes de madera, remitiéndonos a unas normas muy utilizadas a nivel mundial, americanas y técnicas, denominadas "Normas Arena", que fijan diferentes calidades de reconstrucción de vías y los precios internacionales para reconstruirlas, según cada una de las calidades. Entonces, según estas "Normas Arena", utilizando durmientes de hormigón en vez de madera, la cuenta nos daba US$ 850:000.000, en lugar de US$ 1.600:000.000. Cuando hablamos con el Directorio de AFE, había hecho las mismas cuentas y les dio una pequeña diferencia, menos que a nosotros: US$ 800:000.000, en esta cifra US$ 50:000.000 más o menos, no es mucho. ¿Qué pasa con los otros US$ 750:000.000 o US$ 800:000.000, que no van a tener el control del Tocaf ni del Tribunal de

Cuentas, que van a estar en poder de una empresa de derecho privado? Supusimos para qué iba a ser ese dinero. No estamos hablando de que fuera a parar al bolsillo de algún funcionario, aunque quizá, algo puede ocurrir, porque los antecedentes que tenemos de cómo se hicieron algunas cosas en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, son bastante embromados. Por ejemplo, dos meses antes de que AC&A ganara la licitación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, había un funcionario argentino de esa empresa instalado en oficina lindera a la del señor Subsecretario de esa Cartera, Pablo Genta; esto lo denunciamos acá. Entonces, no nos genera mucha confianza que una empresa de derecho privado se lleve US$ 750:000.000. ¿Qué podrían llegar a hacer con ese dinero, si obviamos lo que se puede ir a algún bolsillo? Esto nos parece bastante simple. La empresa, dentro de dos o tres años, con ese dinero que sobró, va a comprar locomotoras, vagones, cambiar todos los tornos que tenemos en los talleres de Peñarol -muchos de ellos del año mil ochocientos y pico; tienen la inscripción-, con los que trabajamos. Comprarán tornos modernos, electrónicos y si sigue este Ministro -esperemos que no- va a decir: "¿Vieron cómo teníamos razón? Bajo el derecho público no se puede hacer nada, sin embargo, bajo el derecho privado, se puede hacer una buena gestión". Es mentira. Se iban a estar robando la plata que pidieron de más para hacer las vías.

Además, queremos recordar que hace varios años decíamos un montón de cosas con respecto a las cuales el Ministerio de Transporte y Obras Públicas decía que estábamos equivocados. Hoy, sin embargo, el Gobierno nos dice que tenemos razón. Sí, tenemos razón, pero marche preso. Entonces, decíamos que el ferrocarril y la logística del transporte ferroviario, fundamentalmente el de cargas, es un problema estratégico para Uruguay y para el país productivo. Y como es un problema estratégico, esa logística tiene que estar a cargo del Estado. Por lo tanto, el transporte ferroviario, tiene que estar en manos del Estado porque es el medio más eficiente para transportar cargas en forma masiva.

Otro transporte muy eficiente es el cabotaje, pero requiere una inversión inicial diez veces mayor que la que necesita el ferrocarril.

Como el transporte ferroviario es estratégico, el Estado es el que debe hacer las inversiones o, por lo menos, ser el garante, porque los privados no van a invertir

Los inversores están. Si el Estado sale de garante -con las condiciones que ponga por su lado-, los inversores están, porque todo el mundo reconoce que el negocio del transporte ferroviario en Uruguay es potencialmente fabuloso.

Técnicamente, está reconocido en todo el mundo -no solo por nosotros- que esto es así. El Banco Mundial hizo un estudio que señala que aquí se necesita una sola empresa ferroviaria porque el lugar es muy chico y sería ineficiente que hubiera dos o tres compitiendo entre sí.

Todo esto lo dijimos hace muchísimos años, pero nos respondían que estábamos locos. Ahora, nos dicen que tenemos la razón. O sea: es estratégico y los inversores están. Aparecieron por todos lados en cuanto el Gobierno reconoció que debe ser la garantía de esas inversiones.

Pero lo que el Gobierno quiere hacer es algo que en Europa -porque esto de dividir la empresa en dos no es un invento de los uruguayos- están tratando de revertir. Por recomendación del Mercado Común Europeo dividieron las empresas ferroviarias: sacaron las vías de un lado y la operativa, por otro. Sin embargo, hoy casi todos los países que adoptaron esa medida -algunos no lo hicieron, como Alemania, que tiene uno de los ferrocarriles más eficientes del mundo- están tratando de revertirla, y volver a una sola empresa. ¿Por qué? Porque se dieron cuenta de que eso es ineficiente y, además, duplica los costos, ya que hay que tener gente que sepa de vías, de tráfico y de ferrocarril de los dos lados

Entonces, esta situación nos parece muy grave. Por suerte -no nos vamos a vender boletos entre nosotros-, algunos Diputados ya nos han manifestado que no van a votar. Es posible que este artículo no sea aprobado, pero hasta que no se haga la votación, vamos a seguir insistiendo en que por el beneficio del país, por el cuidado de los dineros de todos los uruguayos y por el bien del ferrocarril y de AFE, este artículo 188 no puede ser aprobado.

¿Qué más nos preocupa? La situación de AFE y del ferrocarril. ¿Por qué? Porque independientemente de este artículo 188 y suponiendo que esto ya estuviera solucionado, la situación de AFE es gravísima. A AFE la

están acogotando; la están ahogando. No tiene un milímetro en su garganta por donde le pueda pasar un poco de aire. Voy a poner nada más que dos o tres ejemplos en este sentido.

¿Ustedes saben con qué presupuesto está trabajando AFE? Con el mismo presupuesto, congelado en pesos, del año 2009. Es decir: subieron el gasoil, subieron nuestros sueldos un montón -ganamos como $ 4 más cada uno- y subieron un montón de cosas más, pero seguimos trabajando con el presupuesto de 2009, congelado en pesos. No hay empresa que pueda soportar eso.

Además, hace cerca de un año le dijimos al Directorio de AFE que faltaba personal en todos lados, sobre todo, en un lugar crítico: las vías. Nuestras cuadrillas tradicionalmente estaban integradas como mínimo -para poder funcionar- con diez o doce compañeros, luego, por seis o siete funcionarios y, ahora, tienen cinco, cuatro o dos. Imaginen lo que es agarrar un riel ruso o un durmiente entre dos compañeros; es una tarea imposible.

Voy a poner otro ejemplo. En todo el Uruguay hay una sola cuadrilla de puentes. El compañero que nos acompaña es el capataz; tiene cuatro hombres a su disposición para trabajar con durmientes y rieles arriba de un puente. Es decir que se trabaja hasta con inseguridad.

Le dijimos al Directorio que era importantísimo, prioritario, solucionar este problema. Para ello, propusimos contratar personal a terminación de obra; sacamos la cuenta de que se necesitarían sesenta hombres. Nuestra idea era hacer un proyecto, planificar las cosas que se iban a reparar y hacer esas contrataciones. El modelo era el mismo pensado para el tramo Pintado- Rivera: mezclar esos sesenta hombres jóvenes con las cuadrillas de los veteranos que ya conocen el trabajo. De esa manera, se podían conformar varias cuadrillas de diez o doce hombres para empezar a trabajar.

El Directorio estuvo de acuerdo con la propuesta, elevó el planteo pero la OPP le respondió que eso no era posible -no permitió tomar sesenta hombres; no hablábamos de seiscientos o de seis mil: eran sesenta hombres- porque no estaba financiado y porque no había lugar de dónde financiarlo. Lo que sucede es que nadie es capaz de prestarle dos pesos a AFE para poder hacer esto.

¿Sale más barato no invertir de esa manera? No, sale más caro; al país le sale más caro. Por ejemplo, a los pocos meses de este planteo y de no tomar a sesenta hombres, se tuvo que clausurar el puente sobre el río Tacuarí. Por lo tanto, todo el arroz de Río Branco, de Varela, viene por camiones. ¿Ustedes creen que el país ahorró? No. Lo que no pagó en esos sesenta hombres, lo va a pagar ahora en reparación de carreteras, y lo está pagando en accidentes y en saturación de las carreteras por camiones. O sea que está pagando por otro lado mucho más de lo que ahorró en sesenta hombres. Esas son las políticas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; esas son las políticas que tenemos desde el Gobierno por no tomar sesenta hombres a término de contrato.

El Presidente Setelich hizo algo que no realizó ningún Directorio anterior de ningún partido, ya sea blanco, colorado o frenteamplista. Se sentó a conversar con los trabajadores y con el sindicato y les dijo: "Tenemos que planificar las cosas a hacer. Como sé que tienen experiencia, queremos hacerlo junto a ustedes".

Esto llevó a que se hicieron algunos talleres y cursos en los que participaron directamente más de cincuenta compañeros -aunque, en realidad, participaron todos los ferroviarios- y donde se afrontaron diferentes proyectos. Uno de ellos es el proyecto de pasajeros. Otro, es el proyecto de la autorización de vía libre. Se trata de cambiar y tecnificar la forma en la que hoy se dan las autorizaciones de las vías, para hacer el tren más ágil. También hay otros proyectos más. Los trabajadores ferroviarios comenzaron a trabajar en eso con entusiasmo. Lo hacían durante sus horas de trabajo y participaban en los talleres fuera de los horarios de trabajo, gratis. Inclusive, algunos compañeros vinieron de Paysandú, de Rivera y de otros lados para participar en los talleres.

Después de los primeros éxitos alcanzados por esos talleres, planteamos al Directorio que era necesario que los trabajadores tuvieran un incentivo -los funcionarios trabajan porque aman al ferrocarril, pero también lo hacen por plata-, sobre todo, teniendo en cuenta lo poco que ganan en AFE. El Directorio estuvo de acuerdo. Buscamos la forma de obtenerlo, y la encontramos. Propusimos calcular cuáles habían sido las ganancias de AFE, lo que quedó luego de los fletes en el 2012 y ver si en 2013 habíamos mejorado la productividad. Notamos que la habíamos mejorado todos los meses menos uno. Entonces, propusimos tomar un porcentaje de la mejora en pesos de la productividad y dividirlo entre los 971 funcionarios de AFE de manera justa; el

gerente iba a recibir menos que un peón, pero era lo que le tocara a cada uno. El Directorio estuvo de acuerdo, por lo que elevó el planteo al Ministerio de Economía y Finanzas y a la OPP para que lo autorizaran. No le estaba pidiendo plata; le estaba pidiendo utilizar una parte de las ganancias que había tenido durante este año para incentivar a los trabajadores. Eso era nada más que durante el año 2013, porque el 1º de enero de 2014 empieza a regir el convenio de productividad que ya firmó la Mesa Sindical Coordinadora de Entes con el Gobierno. Además, nosotros dijimos que ese premio no debía ser solamente para los cincuenta funcionarios sino para todos, porque todos los ferroviarios estaban entusiasmados, y la respuesta del Ministerio de Economía y Finanzas y de la OPP es que no, que no hay incentivos para los trabajadores ferroviarios.

Entonces, con este tipo de mensajes, no hay ningún tipo de incentivo, seguimos con el mismo presupuesto. El Ministro nos dice que tenemos que dar pérdida para poder conservar el transporte de pasajeros acá. Cuando la Comisión de Transporte de Servicios de Pasajeros -que integran los compañeros- intentan agarrar e introducirse dentro del STM, la Intendencia cede a las presiones de los transportistas privados para que no ingresemos al STM. ¿Por qué? Porque no le conviene a Cutcsa ni a ninguna de esas empresas grandes. Hay que acordarse de que un ómnibus, por el corredor Garzón, demora aproximadamente una hora y media en venir desde Colón hasta la terminal. En estos trenes nuevos que compró AFE, sin la ayuda de nadie -solamente con la colaboración a cambio de publicidad de Antel, del Banco de la República y demás-, los vamos a traer en 22 minutos, sentado en un asiento cómodo, con aire acondicionado y mientras tanto, va con su computadora, conectado a WI- FI, pero no quieren que nos metamos en el STM. Entonces, por todos lados tenemos trancas para que AFE pública se desarrolle.

Con esto, termino diciendo que nos preocupa el artículo 188. Queremos que el artículo 188 no vaya, porque es un problema para el país y también para AFE. Asimismo, nos preocupa la política de transporte que se está teniendo en este país y, fundamentalmente, cómo se sigue acogotando, y aplicando, por omisión o por acción, políticas en contra del transporte ferroviario, más allá de que las declaraciones sean que queremos reconstruir el ferrocarril.

SEÑOR ARAMENDI.- Quiero agregar algo que es importante en este tema.

Uno de los grandes argumentos que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sostiene es que cuando se crea esta sociedad anónima bajo el derecho privado, es que el derecho privado es más eficaz a la hora de hacer negocios y comprar rápidamente. Esa fue una larga discusión que mantuvimos con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, cuando tuvimos la primera instancia de negociación. En ese momento, el Ministerio puso dos negociadores que, más que negociadores eran patoteros, porque en más de una oportunidad nos invitaron a pelear. Cuando se rompe esa negociación presentamos al Ministerio un estudio jurídico hecho por AFE, donde AFE estaba en libre competencia con el transporte carretero y de pasajeros y, por lo tanto, podía usar el inciso U del artículo 33 del Tocaf y podía comprar rápidamente, porque estaba en esas condiciones, como lo hace Antel que, cuando sale un nuevo modelo de celular, rápidamente lo compra porque está en competencia. Con esa documentación le mostramos que el Estado puede comprar rápidamente.

En el tema de los negocios también le hicimos notar que AFE puede hacer negocios rápidamente. Dentro de AFE tenemos asociaciones público privadas; eso no es ninguna novedad para nosotros. Siempre se nos achaca que no aceptamos una sociedad público privada por un motivo o por otro, y no es así; desde hace muchos años tenemos sociedades público privadas. Por ejemplo, tenemos una sociedad con la fábrica de portland Artigas, en la cual la fábrica compró los vagones y nosotros se los corremos; es una sociedad entre un privado y un público.

En los negocios también se puede ser rápido. ¿Se imaginan en cuánto tiempo se compraron estos cinco coches motores? Se compraron en seis meses, y un mes y medio o casi dos meses llevó el traslado en barco. Ese traslado lo tiene que hacer un público o un privado, quien vaya a comprarlo. En un viaje que hizo el Presidente, fue y señó los coches, en un segundo viaje los pagó y, en la tercera instancia, los coches están acá. O sea que AFE, como empresa pública, puede comprar rápidamente.

Es decir que los argumentos que ha venido manejando el Ministerio de Transporte y Obras Públicas están todos por el piso; no ha podido sostener un solo argumento por el que crean esta sociedad anónima de

derecho público. Lo único que siguen sosteniendo hoy es que esta es una decisión política e ideológica -así lo dijeron- del Gobierno de llevar una empresa del Estado al derecho privado.

Estamos en una situación muy complicada, muy difícil.

Hoy toman a AFE como uno de los entes públicos con más dificultades de todos. Como se ha dicho, estamos ahorcados, sin poder respirar, sin poder movernos para mejorar. Hoy estamos siendo el conejillo de Indias para ver si funciona llevar a AFE al derecho privado. No olvidemos que si el artículo 188 prospera, a AFE la dejan sin ningún cometido, porque le quitan todas las funciones que pueda cumplir. Por lo tanto, están dejando el cascarón de una empresa pública, como el cascarón que dejaron de Pluna. A AFE no se la puede eliminar porque está comprendida dentro de la Constitución y, para ello, se necesitan los votos de dos tercios de componente de la Asamblea General, pero si la dejaran solo con un cascarón, le quitarían absolutamente todas sus funciones. Este artículo 188 es peligroso por donde lo miremos, por lo tanto, pensamos que tiene que ser retirado. No hay lugar a modificación; tiene que ser retirado.

Agradecemos a la Comisión por habernos recibido y por permitirnos hacer estos planteos.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Todo esto lo hemos reiterado mucho. Ustedes ya han venido a la Comisión y hemos reconfirmado muchos de los aspectos que nos plantean, ya que nos hemos reunido con el Ministro, el Subsecretario, el Presidente y el Vicepresidente de AFE.

En algún momento, se dijo que para la empresa que podría ser la que financiaría esto se estipularía un 12,5% de rentabilidad o de interés. ¿De dónde surge eso? ¿Está documentado en algún lado al que pueda tener acceso? Pregunto esto porque no tenía conocimiento y, por supuesto, me sorprende porque en la actividad comercial un interés del 4,5% es súper importante y uno consigue créditos sin problemas. Entonces, cuando se habla del 12,5% me da la impresión de que hay un IVA o un Imesi agregado que, como dijo el Presidente, habría que ver qué destino tiene, porque llama mucho la atención.

Un tema que también quedó claro cuando el Ministro concurrió a la Comisión es el relativo a las diferencias en los distintos estados de cuenta. Me refiero a los $ 605:000.000 del Presupuesto y a los dos estados distintos que presentan como gastos, después de realizar los tramos de vía, y a la manera en cómo se adjudica como patrimonio o activo de AFE lo que resta, y si efectivamente lo que se le entregó a la empresa va a ser devuelto o no a los veinte años, con uso o sin uso. Personalmente, en esa reunión no me quedó claro cuáles fueron los términos que se manejaron en tanto convenio, en tanta sociedad, pero lo que más me llamó la atención fue el silencio del Presidente de AFE.

Por lo tanto, a mi entender hay una diferencia importante entre la concepción que seguramente maneja el Presidente del Ente -que ratifica el sindicato, que conocerá de su natural relacionamiento con el Directorio- y la difundida política del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, quien se ha ufanado públicamente diciendo que su Ministerio privatiza y facilita la privatización, y así funciona mucho mejor.

Comparto mucho de lo que plantea el sindicato. No estamos de acuerdo con el artículo 188 y, además, nos gustaría que se nos explicaran muchas cosas más. Quizás cuando vino el señor Ministro a la Comisión y el Presidente de AFE, no estábamos lo suficientemente preparados y, por eso, el Partido Nacional -lo hablamos con el señor Presidente de esta Comisión- va a insistir en este tema, porque falta información, porque la poca que hay es confusa y, sobre todo, faltan respuestas claras a determinadas interrogantes, que tienen que ver con lo que plantea el sindicato.

El tema de adónde va la plata es muy importante, pero también quién la maneja, controla, registra y qué se hace con ella; en definitiva, todo pasa por ahí, porque después podremos discutir si AFE en su concepción institucional podrá tener más o menos cometidos. Creo que si queda, debe servir para algo; de lo contrario, habría que decir "Señores: no nos interesa políticamente" -o ideológicamente, como planteó el sindicato; no sé si está planteado así, porque el señor Ministro no habla en esos términos en el Parlamento- "y queremos tal cosa". Sin embargo, nunca es claro.

Pasó lo mismo -lo digo porque seguí mucho ese tema- con Pluna. Insistimos mucho al señor Ministro para que se definiera, y como no obtuvimos respuesta el Directorio de mi Partido tuvo que presentar una denuncia penal, y ahí se definieron algunas cosas y pasó lo que todo sabemos.

No quisiera que a AFE le pasara lo mismo, pero mi Partido no tiene la fuerza para decidir, porque hay una mayoría del Frente Amplio, que gobierna con su criterio -lo que es legítimo-, y nuestro Partido podrá acompañar algunas propuestas y otras no. Si bien tenemos un representante en el Directorio de AFE, informa lo que sabe, y no me molesta decir esto porque, evidentemente, existen estrategias que son reservadas -a las que no accedemos- y por eso a veces aparecen cosas que no parecen muy lógicas y a nosotros nos cuesta mucho trabajo entender.

Lo que queda claro es que acá hay que conocer más. Hubo un sobrante de $ 90:000.000, y por eso me parece muy importante que se sepa cuál fue el presupuesto real, cuánto se gastó efectivamente; estamos hablando de partidas presupuestales, con un destino fijo y claro, que no pueden derivarse para otro lado. Esa partida fue mal utilizada cuando su destino fue una empresa privada, porque no puede darse de esa manera, pero la mayoría parlamentaria del gobierno puede facilitarlo y el Ministerio puede actuar de esa manera. Nosotros no estamos de acuerdo con esta manera de proceder, pero eso no quiere decir que tengamos la razón y que el Gobierno esté mal. Lo que sí queremos es que las cosas queden claras, y si sobraron $ 90:000.000 queremos saber si son de AFE, si se lo van a dar a otro y, sobre todo, cuánto se gastó en la construcción de los tramos de vías en cuestión, si $ 402:000.000 o $ 520:000.000, porque hay mucha diferencia. En ese sentido, si esos son los balances oficiales de los gastos, preocupa mucho que no coincidan. Es decir, no coinciden los balances ni los informes de los ingenieros para aceptar las obras como bien hecho. En efecto, se presentó un primer informe muy fino y fuerte que establece que no se pueden aceptar y el porqué de una cantidad de situaciones y otro de dos páginas, posterior, que aprueba la obra que, a mi entender, es nulo, porque nunca me mostraron el documento donde el Directorio haya resuelto aceptar la obra; fue aceptada en un momento puntual solo por el Vicepresidente, en ejercicio de la Presidencia, y eso no es válido para refrendar una obra.

En principio, estas son muy dudas.

Insisto que comparto el planteamiento del sindicato, y espero, como se comprometió el Presidente de AFE -en particular, el señor Ministro-, que pronto contemos con la información, que aún no tenemos.

SEÑOR PEDREIRA.- En primer lugar, quiero saber si el sindicato fue recibido por la Comisión de Presupuestos, integrada con la de Hacienda, que es el ámbito donde debería plantearse todo lo relativo al artículo 188 de la Rendición de Cuentas.

Por otra parte, quiero hacer una reflexión política en este ámbito, como ser izquierda que soy, y del interior, agregaría

La democratización del Estado pasa por incluir a los trabajadores en todas las decisiones estratégicas, como así también los usuarios y a los directamente involucrados en los servicios que brinda. Con esto quiero decir: con los trabajadores, todo; sin los trabajadores, nada.

Creo que en este caso no se dan las condiciones para votar este artículo y habría que discutirlo en otro escenario, con todos los actores involucrados; a mi juicio eso es ser de izquierda.

Adelanto que no voy a votar este artículo.

Izquierda implica otra cosa, más allá de los gobiernos de turno.

SEÑOR POZZI.- Saludo a los compañeros presentes.

En primer lugar, el sábado la bancada del Frente Amplio alcanzó un acuerdo político para eliminar este artículo 188 de la Rendición de Cuentas. Por lo tanto, todo quedará como antes.

Por otro lado, es cierto que estamos esperando información que comprometió el señor Ministro y el Presidente de AFE para aclarar algunas cosas que no quedaron claras y supongo que a la brevedad se enviará. Es bueno mirar la otra parte de la cosa. En el año 1987 se cerró el ferrocarril, y nunca más se invirtió desde esa fecha hasta ahora. Y durante todo ese tiempo pasaron varios Gobiernos. La única inversión que recuerdo fue la compra de diez locomotoras, que son las que hoy están funcionando. Después no hubo más inversión en el ferrocarril, ni en vías, ni en cambios ni en desvíos, ni en piedras ni en nada. Lo único que hubo fue cierre tras cierre de todas las secciones del ferrocarril, quedando la línea Rivera Río Branco, y otra en Minas.

Se restringió el servicio ferroviario a cuatro o cinco clientes, de los cuales uno, o dos, eran clientes del Estado. Me refiero a Ancap, tanto del punto de vista del transporte de combustible como del pórtland.

Con esta realidad se asumió el tema de relanzar el ferrocarril. El Gobierno del Frente Amplio no habrá sido un dechado de virtudes, pero algo se ha puesto, por ejemplo en la rehabilitación de vías. Al respecto se podrán decir muchas cosas, y aquellas que estén mal habrá que corregirlas. Lo cierto es que se empezó la rehabilitación de las vías a Pintado a Rivera, donde se estaba trabajando -como ustedes saben muy bien- con rieles de la época en que se fundó el ferrocarril. Todos hemos andado arriba de esos rieles, y sabemos qué pasaba.

Teniendo en cuenta que las condiciones no eran las mejores, con las ideas presentadas por los trabajadores en su momento y con la participación pública o privada, se comenzó a poner algún dinero en la rehabilitación de vías en el ferrocarril. Esto no se hacía, por lo menos desde el año 1987. Creo que la última cuestión importante la hicieron los militares cuando atendieron el ramal Ombucito. Después no se hizo más nada.

Ahora se ha conseguido esto, que presenta muchas críticas y lo que está mal habrá que corregirlo. Después viene un segundo préstamo para terminar la primera obra y comenzar la rehabilitación del tramo que va a Paysandú y Salto. En ese tiempo hubo compra de vagones y ahora se van a comprar estos coches motor, que van a prestar servicio entre Montevideo y Las Piedras, buscando meterse en un núcleo del mercado, que hoy está afectado por otra obra, sobre la que todos han reconocido que no quedó todo lo bien que se pretendía.

De manera que no todo es tan claro ni tan oscuro. Si criticamos lo que se está haciendo ahora, entonces lo que se hizo en el pasado habría que pasarlo por un pelotón de fusilamiento. Ahí sí hubo una intención clara de liquidar AFE. Es más: AFE se liquidó, porque lo que hoy está sobreviviendo es un esqueleto de lo que fue el ferrocarril uruguayo.

Por otra parte, creo que hacemos bien en retirar el artículo 188, que genera un montón de controversias.

También quiero decir algo con respecto a lo que dijeron los compañeros sobre algo que había dicho el señor Ministro Pintado. No voy a defender al Ministro, con quien también me he peleado por otras cosas. El primero que largó la frase sobre el déficit y el superávit fue el señor Presidente de AFE en la Comisión de Presupuestos. Lo planteó como una forma de solucionar el problema. Fue quien argumentó que una empresa privada no podía recibir subsidios del Estado. Reitero: el que largó la idea fue el señor Setelich, en la Comisión.

El señor Ministro y otros se hicieron eco de la idea. Esa es la historia de la operadora. Más vale no contar cómo arrancó todo, pero fue una solución para salvar, aunque sea a AFE, que hoy va a seguir existiendo. Si vemos cómo arrancó todo, ni AFE quedaba. A todos nos gustaría que las cosas fueran diferentes, pero lo que está funcionando es el resultado del acuerdo que se alcanzó. Acá hay ejemplos de empresas públicas y privadas de este tipo. Ancap, presidida por el señor Sendic, por lo menos tiene dos: Ducsa y Alur. Antel también las tiene. Todas estas empresas están funcionando. Podrá gustarnos o no, pero es el resultado de los acuerdos que se hicieron. ¿Qué éxito o qué fracaso va a tener esto? No lo sé.

Personalmente -no comprometo a nadie-, de la manera en que están encarándose las cosas hoy desde el lado de la empresa operadora privada, no veo un arranque exitoso. Capaz que esto cambia o puede seguir así, y tengamos que volver al principio. Esto es hacer futurología, y no sabemos cómo va a terminar.

Reitero que se va a eliminar el artículo 188, que ya es historia. Es probable que hayamos hecho cosas no de la mejor manera, pero se intentó hacer mucho más que en el pasado. Y eso es algo que quiero defender y reivindicar. Es probable que en todo este proceso se den vaivenes y que haya cosas para demostrar y aclarar. Tanto la oposición como los compañeros del sindicato tendrán todo el derecho de hacer los reclamos y denuncias que correspondan en los lugares indicados. Ha habido un intento -tal vez no todo lo que nosotros quisiéramos- del Gobierno del Frente Amplio de lanzar el sistema ferroviario, partiendo de la base de que uno de sus principales componentes es una infraestructura que haga que los trenes corran. Si compramos locomotoras y vagones y no los podemos hacer andar, estamos totalmente liquidados y el sistema nunca va a mejorar.

Coincido totalmente con lo que han planteado los compañeros en el sentido de que no hay nadie que no sea el Estado, o de lo contrario, alguien a quien se le garantice -como en la época de los ingleses- una ganancia

sobre la plata que ponga. El único que puede invertir en las vías y en la carretera es el Estado. Esto es lo que tradicionalmente ha pasado en nuestro país. El retorno de este tipo de inversiones no da a ningún privado el interés de invertir. Es muy fácil decir a un privado que haga una carretera y que cobre peaje. La única forma de que resulte la inversión es a través de un peaje de $ 5.000 en vez de los $ 50 que se cobran hoy. La amortización correspondiente que los países ponen para este tipo de obra se extiende a decenas de años. Por lo tanto, solo los países pueden hacer eso. Un privado no lo hace y no lo va a hacer.

Yo soy de los que defiende que en un momento determinado -no será ahora-, si nos toca volver gobernar a partir del año 2015, habrá que poner como uno de los ejes primordiales -como en su momento fueron la vivienda, la salud, la educación y lo social- la inversión económica en infraestructura. Lo digo por una razón muy sencilla. Toda la producción que sostiene por la vía de los impuestos a los programas sociales y todo lo demás no se va a poder sacar si no se pone plata.

Ante la inquietud que representaba para los trabajadores el artículo 188, quiero decirles que pueden tener la certeza de que no se va a incluir.

SEÑOR SARAVIA.- Me alegra escuchar de boca del Diputado Pozzi que el Frente Amplio tiene decidido retirar el artículo 188 de la Rendición de Cuentas.

Sin interés en entrar en una polémica política, porque con el Diputado Pozzi generalmente no polemizamos sino que hablamos en forma civilizada, comparto muchas de las cosas que él dice.

En otros años y en otros gobiernos, se decidió que AFE no funcionara más. Se tomó la decisión y se supo. Es reconocido por nosotros que en este período hay interés en reacondicionar AFE. Lo que no ha quedado muy claro o, por lo menos, no ha sido tan cierto es la forma, la manera.

Quiero decir que discrepo con algunas cosas que han pasado y que no son claras. Personalmente, no estoy a favor ni en contra de que la actividad privada pueda intervenir; si es legal, no hay problema, pero quiero saber, efectivamente, qué ha pasado.

No he subido arriba de un vagón para mirar las vías; cuando era niño viajaba a Melo con mis padres, pero desde esa época que no viajo en tren; a los lugares que el tren va, yo no voy. No sé tanto como, por ejemplo, el señor Diputado Pozzi, que creo que sabe mucho más de lo que dice y me parece bien porque la Comisión precisa tener conocimiento.

Quiero que me den definiciones claras para saber si estoy de acuerdo o en contra -eso es lo lógico y elemental de la política- sobre la forma en que políticamente se define la situación de AFE. Estoy de acuerdo en que el Estado tiene que invertir si pretende tener ferrocarriles. No cabe duda de que nadie va a hacer la inversión sobre la base de los rieles. Tampoco hay dudas respecto a que en las carreteras, salvo las que son muy frecuentadas, no va a funcionar otro sistema que no sea que el Estado se encargue de hacerlas porque el peaje no alcanza.

Todos queremos que el país progrese y una manera de lograrlo es ponernos de acuerdo respecto a algunos temas. En muchos asuntos estamos más de acuerdo de lo que parece, pero hay momentos donde la coyuntura nos hace decir: "Bueno, yo llegó hasta acá", a veces por motivos políticos y otras veces por motivos de concepción que hacen que un partido político diga una cosa y otro diga otra. Eso es natural.

Respecto a este tema, tenemos muchas más coincidencias que divergencias. La Comisión ha tratado de informarse para conocer los procedimientos y cumplir nuestra tarea: tomar conocimiento, refrendar legislativamente si hay que hacerlo y controlar -cada vez menos- las acciones del Poder Ejecutivo en lo que respecta a las funciones de esta Comisión. A veces es necesario elevar el tono de la protesta para que se nos pueda escuchar o para que se nos atienda; a veces da resultado y otras veces no.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lo del artículo 188, parece estar solucionado.

En la pasada reunión de la Comisión, cuando recibimos a las autoridades de AFE, insistimos con una denuncia a partir de la Unión Ferroviaria respecto al primer tramo Pintado- Rivera que realizó la CFU, pero hay cifras que no tenemos claras. Las autoridades de AFE quedaron en mandarnos la resolución del

Directorio en la que consta el final de la obra. En cuanto a los números, tampoco nos quedó muy claro. A partir de las palabras de Aramendi, se nos generan dudas. Manifestó que hay dos millones de dólares aparte para infraestructura que se dio para la CFU; quisiéramos saber si es así. Lo preguntamos y nos contestaron que no tenían conocimiento.

Respecto a lo público y privado, no queda muy claro. Quisiéramos saber en cuanto al gerente general, qué se está subsidiando y para qué operadora es. A veces, se entrevera la CFU con la operadora. ¿Cuál es el caso puntual de este gerente general?

SEÑOR CAJIGAS.- Respecto al gerente general, el sueldo se lo paga AFE. Es el gerente general de los servicios logísticos ferroviarios, es decir, la empresa bajo derecho privado que creó el Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas. Esa empresa, llamada del Servicio Logístico Ferroviario, el capital que tiene es cero peso. Por lo tanto, el sueldo de ese gerente general, que fue nombrado hace cuatro meses atrás, lo paga AFE.

En lo que refiere al 12,5% de garantías de seguros, tenemos la documentación de esto y nos comprometemos a enviársela al Presidente de al Comisión para que la pueda compartir.

En cuanto a la diferencia de dinero que hay entre la CFU y AFE, hace meses que estamos con esto. Primero era un dinero, luego era otro, sigue sin aclararse absolutamente nada. Nosotros, le planteamos al Presidente de AFE si no se podía hacer el reclamo judicial a la CFU, porque tiene un capital que lo compró con su dinero y que son los que nosotros denunciamos que están oxidándose. Volvemos a repetir lo que dijimos la otra vez porque nos indigna. Tenemos tres camiones cero kilómetro que no están empadronados depositados en un galpón; se prenden una vez por mes para hacerles funcionar el motor. Nosotros necesitamos esos camiones para trabajar en las vías. AFE entró en una licitación para comprar camiones grúa y hay tres sin empadronar de una empresa que le debe plata. Si esto pasara entre privados, estarían presos, pero como está involucrado el Estado, no pasa nada.

Nosotros opinamos que, más allá de que hasta responsabilidades penales debe haber, una de las medidas que habría que tomar -que depende de decisiones políticas de este Gobierno, y al respecto, ustedes, aunque no son los que deciden, pueden influir- es que la CND, que es el organismo superior de la CFU, de inmediato haga el pago de ese dinero, ya que no lo puede explicar. Pensamos que debería hacer efectivo el pago mediante la entrega del capital que tiene, que está integrado por la retroexcavadora, los camiones, las zorras, los acoplados, etcétera, a AFE, que nosotros los vamos a saber usar, a pesar de la poca gente que tenemos; no vamos a dejar que se oxiden.

Aclaro que la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda no nos recibió. Hicimos una solicitud formal para que nos recibiera; nos dijeron que nos iban a contestar, pero nunca lo hicieron. Es más: en el día de ayer estuvimos haciendo algunas gestiones aquí y nos dijeron que a partir de hoy ya empezarían a votar, así que tenemos pocas esperanzas de que nos reciban. Nosotros quedamos a la espera, pero nunca nos recibieron.

Lo que dice el Diputado Pozzi es cierto, pero nosotros no acusamos solo a este Gobierno. Nosotros acusamos a este Gobierno: no hubo inversión. Cuando la inversión se hace con cuentagotas y mal, como la del tramo Pintado- Rivera, no tiene los efectos esperados. En primer lugar decimos que la inversión con cuentagotas no sirve en la infraestructura ferroviaria; es plata tirada, es plata perdida. Con respecto a la infraestructura hay que trazarse un plan y decir: "Esto es lo que voy a recuperar. Entonces, invierto todo esto junto o lo más rápido posible". Esa es la forma en que se hace en cualquier lugar en que la inversión ha tenido éxito. La inversión con cuentagotas no sirve, y menos cuando se hace en estas condiciones.

Pero también es cierto y hay que reconocer que es la única inversión más o menos grande que se ha realizado. Fue mal hecha, falta plata y lo que sea, pero es la primera inversión grande que se hace, con excepción de las máquinas grandes que se compraron, a las que se refería el Diputado Pozzi. Ninguno de los gobiernos -ni el blanco, ni los dos colorados, ni el del Frente Amplio- hizo casi ninguna inversión. Es más: tristemente debemos decir que solo hizo alguna inversión la dictadura.

Pero no solo no hubo inversión; además, hubo miles de excedentarios. Y tristemente tenemos que decir que la fuerza política que hoy está en el Gobierno, la que tiene la mayoría en esta Comisión y en el Parlamento, que

luchó junto con los ferroviarios para que no hubiera excedentarios en los dos Gobiernos del Partido Colorado -el de Sanguinetti y el de Batlle-, aunque los hubo en ambos, hoy va a dejar trabajadores ferroviarios como excedentarios. Pero hay una salvedad: pudimos negociar una condición que atenúa -no salva- la situación de esos trabajadores. Los trabajadores ferroviarios van a ser perjudicados por la excedencia, pero con el artículo 187 de la Rendición de Cuentas que está a consideración se atenúan los perjuicios que tendrán que enfrentar. Pero igualmente van a quedar trabajadores excedentarios.

Nosotros no sabíamos lo de Setelich, pero así como le pasó al Diputado Pozzi nos ocurre a nosotros. Nos reunimos con Setelich, a veces hacemos acuerdos, a veces golpeamos muy fuerte la mesa, y a veces la golpea él también. No sabíamos que había dicho Setelich pero, obviamente, estamos en contra de esa opinión. Es un disparate decir eso que mencionó el Ministro y que ahora sabemos que también lo señaló Setelich. Eso es un disparate. Es un muy mal mensaje para los trabajadores decir que si da pérdida lo mantenemos donde está y si da ganancia, lo mandamos para otro lado. Incluso, le dijimos en una reunión -y no nos dijo nada acerca de que había sido idea de él- que el mensaje que nos estaban dando era que cuando subiera un pasajero con la plata en la mano nuestros guardas le dijeran: "No pagues. Sentate. Dale tranquilo, que esto tiene que dar pérdida". Y si vemos a algún gurí, con una navaja, cortando un asiento, le tenemos que decir: "Te olvidaste del respaldo, hermano. Rompé el respaldo también, que esto tiene que dar pérdida". ¡Ese es el mensaje que nos estaban dando! Nos parece una barbaridad. No nos importa quién lo haya dicho. Si lo dijo Setelich, es una barbaridad que lo haya hecho.

También es cierto lo que dijo el Diputado Pozzi con respecto a la rehabilitación de vías en el tramo Pintado-Rivera. Nosotros habíamos planteado un proyecto diferente; luego apareció el proyecto de hacerlo a través de la CFU, que generó una discusión muy dura a la interna de la Unión Ferroviaria. ¿Cuál era la alternativa? Nosotros teníamos que decir si apoyábamos ese proyecto, si trabajábamos o no en eso.

Nos entrevistamos con los compañeros del Sunca, que eran los otros involucrados, porque los iban a tomar como peones. Ellos nos dijeron: "Estamos a la decisión que tomen ustedes. Tengan la plena seguridad de que si deciden no apoyar esto, no habrá un solo trabajador del Sunca que vaya a emplearse ahí; no van a tener peones. Si deciden no ir, no van a tener a los técnicos, que son ustedes, ni a los peones". Ese fue el resultado de la reunión con el Sunca.

Luego de fuertes debates en nuestra interna, decidimos apoyar igual el proyecto, por lo que decía el Diputado Pozzi: consideramos que hacía años que no se arreglaba ni una sola vía y que, aunque no estábamos de acuerdo con muchas cosas, mal o bien eso se iba a hacer. Entonces, nos metimos en el proyecto. Pero eso no nos va a tapar la boca; vamos a decir todo lo que se hizo mal.

Estamos de acuerdo con que las empresas públicas tengan áreas en las que trabajen en el marco del derecho privado; no tenemos ningún inconveniente al respecto. Hemos planteado que hay algunas áreas de AFE que deberían trabajar en ese marco de derecho privado. Eso liberaría a algunos compañeros, que podrían hacer la tarea ferroviaria específica. Nosotros tenemos innumerable cantidad de bienes inmuebles. Por otro lado, hay cinco compañeros administrativos, algunos becarios que entraron recientemente y otros compañeros con larga experiencia en el área comercial y en Vía y Obra, como el Jefe de la Unidad de Inmuebles de AFE quien es un arquitecto que trabajó toda la vida en nuestra área. ¿Qué necesidad hay de que tengamos que ver cómo hacen esos compañeros para alquilar una de esas casas que no se usan? Eso podría ser llevado a una inmobiliaria; no tenemos ningún inconveniente en hacer eso.

Ahora bien, no nos parece que sea una comparación feliz la de las empresas de derecho privado que tiene Ancap con las que se pretende establecer en AFE, porque en nuestro caso no se trata de tomar cosas subsidiarias y hacer que eso se opere bajo el derecho privado; en el caso de AFE se apunta a lo esencial. Lo que AFE hace, según su Carta Orgánica, es transportar cargas, pasajeros y encomiendas, y lo que pasan a la operadora de derecho privado es la carga, con respecto a lo que todos coincidimos que es el negocio del año. El país productivo y la región, con una producción que cada vez tiende más a salir por los puertos uruguayos -más aún cuando esté el puerto de aguas profundas-, es un fabuloso negocio. No es pérdida. Es muchísima ganancia y, además, le dará precios más competitivos a nuestros productos y a los de la región, por el abaratamiento del flete. ¡Es un negocio redondo! ¡Ese negocio redondo es el que le estamos pasando a los operadores privados!El pueblo lo dijo, el Parlamento lo dijo y esta fuerza política lo dijo: no estaba de acuerdo en agarrar y pasar lo esencial que hace Ancap, la destilación y el refinamiento del petróleo, a un privado. Una cosa es pasar las áreas subsidiarias, por ejemplo, Ducsa para repartir los tanques de aceite a las

diferentes estaciones y otra cosa es pasar la principal tarea de Ancap a una empresa de derecho privado. En AFE lo que se quiere hacer es pasar la operativa del transporte de carga al sector privado, que es lo esencial que hace AFE. Entonces, no es lo mismo que Ancap; por eso discrepo con el señor Diputado Pozzi.

SEÑOR POZZI.- Quiero aclarar para que conste en la versión taquigráfica, que se trata de una empresa de derecho privado de la que AFE es el principal accionista. Es decir que el Presidente de AFE preside la empresa de derecho privado. En cuanto al resto, por supuesto que lo que no esté en AFE va a estar en la operadora.

SEÑOR ARAMENDI.- El planteo que hizo el Diputado Pozzi acerca de Ancap es diferente al asunto de las empresas de derecho privado en el caso de AFE. Es totalmente distinto porque se sacan todos los cometidos de AFE de su carta orgánica, por lo tanto deja de existir como empresa. En el caso de Ancap, las partes accesorias -por decirlo de alguna manera- son las que se pasan al derecho privado. Son dos cosas muy diferentes.

Con respecto a la sociedad anónima entre AFE y la CND, AFE tiene el 51% lo que hace que tenga tres integrantes en un Directorio compuesto de cinco personas. En ese sentido, si uno de los representantes vota del otro lado, AFE queda en minoría. El porcentaje de AFE no asegura que tenga el mando o la operativa de la empresa.

Por otra parte, puedo decir que es verdad que el Vicepresidente de AFE recibió la obra, porque el Presidente estaba de gira por el extranjero. Consta en actas del Directorio que el Vicepresidente Fierro dijo que recibió la obra porque fue presionado por la CFU. Precisamente, tenía que entregar esta obra para poder presentarse ante el Ministerio de Industria, Energía y Minería a efectos de calificar como empresa ferroviaria. El Vicepresidente de AFE de alguna forma responde a los lineamientos políticos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Se recibe la obra de esa forma a pesar de que había una memoria descriptiva que no coincidía con el estudio realizado por los técnicos ferroviarios, que decía que había muchas dificultades en esa obra.

Hemos dicho que uno de los elementos que le faltaba a la CFU para calificar como empresa ferroviaria en el Ministerio de Industria, Energía y Minería era la maquinaria ferroviaria. El Presidente de AFE en aquel momento, el señor Orellano, hizo un convenio para uso exclusivo de la CFU por diez años con derecho a cinco más de dos máquinas -una perfiladora y una retroexcavadora-, que son sumamente valiosas para el trabajo de infraestructura del transporte ferroviario. Esto se hizo a cambio de quince mil durmientes y la reparación de una de las máquinas que tenía un costo de US$ 75.000. Sin embargo, hemos recibido alrededor de ocho mil durmientes. En el día de ayer me comunicaron que estaríamos recibiendo el resto de los durmientes por parte de la CFU, que deberían ser de primera, pero nos entregan durmientes de segunda y tercera, y algunos ya no se pueden poner en la vía. En Paso de los Toros se pueden ver los durmientes abiertos al medio, tipo banana, porque fueron comprados como de primera pero vinieron de segunda o tercera.

Este ha sido el boniato que no sabemos para dónde va a salir al que se refirió el Presidente de la República cuando se creó la Corporación Ferroviaria. No obstante, hoy estamos intentando crear un boniato nuevo que no sabemos para dónde va a salir ni lo que va a pasar.

Esta es la realidad que tenemos hoy. Yo entré a trabajar en 1976 y viví el proceso por el cual se recuperó toda la vía desde Estación Central hasta parada Rodó en Canelones y Toledo, que se hizo lamentablemente en el tiempo de los militares. Los trabajadores que se contrataron en ese momento, que fueron changadores traídos de Rivera, Tacuarembó o Tranqueras son los funcionarios que están trabajando hoy. Si no hubiera sido por esa obra, ni siquiera tendríamos trabajadores. Fue la última inversión, porque desde el año 1985 al 2005 se pensó sistemáticamente en destruir el ferrocarril. Se tomó la decisión política de que el ferrocarril no entraba en la estructura del transporte en nuestro país. Cabe aclarar que a partir de 2005 cambió la realidad, pero nunca ha habido una política clara a nivel de transporte ferroviario, sino que hemos venido inventando sobre la marcha. En la primera reunión que mantuvimos con el Ministro Rossi en el Gobierno del doctor Tabaré Vázquez, discutimos porque seguía sosteniendo que la infraestructura se debería hacer a través de los privados. Y así estuvimos hasta que en el último año se decidió tomar este camino.

Desde el año 1985 hasta la fecha sufrimos excedencias en forma masiva y aún hay compañeros que no han sido redistribuidos; hay compañeros que quedaron excedentes en el año 1992 que todavía no han sido

distribuidos y están cobrando un salario de hambre. También hubo compañeros que se suicidaron cuando aparecieron las excedencias. Le dijimos a este Gobierno que no queríamos pasar por lo mismo que habíamos pasado porque ya lo conocíamos, y este Gobierno que en aquel momento nos apoyó hoy va camino a dejar a los compañeros excedentes. Eso es lo que le criticamos a este Gobierno porque, reitero, no queremos pasar por lo mismo que hemos pasado.

Agradecemos a la Comisión por habernos recibido y por las preguntas que nos realizaron que nos permiten ahondar en el tema.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Brevemente y sobre lo que se ha hablado, queremos decir que estamos de acuerdo con que se invierta; durante mucho tiempo no solo hemos solicitado mejoras salariales. Somos conscientes de la situación porque estamos todos los días sobre las vías. Sabemos cómo se han roto y deteriorado y a veces no tenemos ni para el mantenimiento de las máquinas, vías, etcétera.

Creo que la mayoría de la gente que está en el tema sabe que el personal de AFE no se inventa, no sale de cualquier lado; sin embargo, lamentablemente, ha sido el menos consultado, el menos tenido en cuenta y el más perjudicado en todo esto.

Estamos de acuerdo con que se hagan inversiones, pero lo que nos preocupa e interesa es que después de tantos años, las cuentas sean claras respecto al poco dinero que se destina para AFE.

Tan es así que no hemos sido tomados en cuenta que con el señor Ministro Pintado casi no hemos tenido la oportunidad de reunirnos. En una de las pocas ocasiones que surgió, el Ministro Pintado apareció en una reunión y expresó que negociáramos lo que quisiéramos porque él ya tenía las decisiones tomadas acerca de lo que iba a hacer. El Presidente de la República nunca nos recibió. Creo que como expresó un Diputado en esta Comisión, el trabajo debe ser en conjunto y el único que se venía haciendo era con el señor Setelich. Cuando apareció este artículo -Dios quiera que se quite- nos retiramos.

Una cosa es que se tercerice, que se trabaje bajo la forma del Derecho Privado ciertas funciones del organismo y otra cosa es que las partes importantes de AFE como, por ejemplo, el transporte de carga y de pasajeros, se intente pasar al Derecho Privado y que la gente también trabaje bajo esa modalidad. Algo importante que tiene AFE no es solo su material rodante e infraestructura, que están bastante deterioradas, sino que su personal ya lleva más de treinta años trabajando en el organismo. Se ha llegado a la situación de que el personal espera más por un retiro -se ha cansado por no haberse invertido y de ganar un sueldo de $ 10.000- que en levantar a AFE. Como se hablaba en la época de mi viejo, también ferroviario, la idea es que nuestros hijos y la población siga viendo al ferrocarril, un ferrocarril que unía a todo el país y que mató a varios pueblos cuando dejó de pasar por ellos. Los ferroviarios, tanto los que se fueron -han sido muchísimos- como los que se quedaron, siempre tuvieron la esperanza de que se pudiera volver a vivir eso.

Reitero que lo único que pedimos es que las inversiones sean claras. Se nos ha negado plata de todas las maneras y cuando tuvimos la posibilidad -hoy vimos el ejemplo- de obtener un pequeño aumento, por decirlo de alguna manera, también se nos negó. Se nos ha dado la espalda, siempre se nos ha negado la posibilidad de trabajar y de tener un sueldo decoroso, pero igualmente seguimos peleando, seguimos en pie. Está bien que cada uno defienda sus ideologías; nosotros defendemos lo nuestro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Permaneceremos en contacto.

La Comisión agradece la presencia de la Unión Ferroviaria.

(Se retira de Sala una delegación de la Unión Ferroviaria)

(Ingresa a Sala una delegación de Asociación de Transportistas de Carga del Uruguay)

——La Comisión tiene el agrado de recibir a autoridades de la Asociación de Transportistas de Carga del Uruguay, a su Presidente, señor Diego Valverde, al Vicepresidente, señor Gerardo Testa, al Secretario, señor Daniel Rodríguez, al Vocal, señor Ruben Falcón, y al doctor Diego Durán, quienes solicitaron esta entrevista a fin de plantear las diversas problemáticas del sector.

SEÑOR VALVERDE.- Los agradecidos somos nosotros por la disposición que han mostrado.

Algunos temas fueron sugeridos por diferentes autoridades. Como verán cuando lean la nota, hemos dialogado con el Presidente del Banco de Seguros del Estado, con la Unasev y con la Suprema Corte de Justicia, por el tema de la alcoholemia.

Si bien se nos dice que es un factor de baja siniestralidad, para nosotros no deja de ser muy importante porque en un accidente de cualquier categoría donde al chofer se le encuentre un grado de alcohol, el Banco de Seguros del Estado automáticamente no cubre al asegurado. Quiere decir que nosotros somos responsables por un tercero, pero es imposible poder controlar al chofer una vez que sale de la empresa. Nosotros le entregamos al chofer una herramienta controlada e inspeccionada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con todas las garantías del caso, saliendo de nuestra empresa en una situación normal, pero una vez que movió la unidad, ya no podemos controlarlo, más allá de que la gran mayoría tienen instalado los equipos GPS. Si bien esta tecnología nos da la ubicación geográfica, desconocemos el comportamiento del chofer respecto a la ingesta de alcohol. El hecho de ingerir alcohol no significa que una persona esté borracha. Simplemente, puede pasar que un día, por equis circunstancias -por un dolor de garganta, porque se siente mal, porque tiene frío o porque estuvo en la cola del camión, dos días parado en una chacra, por citar algunos casos-, esa persona se hizo un guiso y se tomó un vasito de vino. Esto no quiere decir que esté borracho, pero si se ve envuelto en un accidente y se le hace un examen de alcoholemia, a nosotros se nos va la vida.

Las respuestas que hemos tenido del Banco de Seguros y de la Unasev nos preocupan. Parece que el tema no es asegurar o buscar un comportamiento de defensa. Dicen: "Ya que ustedes tienen por lo menos un camión y el chofer no tiene nada, vamos a cobrar al que tiene algo". Esa fue la contestación que recibimos por parte del Banco de Seguros y de la Unasev. Sinceramente, nos causó un desagrado total.

También planteamos esto ante la Suprema Corte de Justicia, pero nos dijo que esto era legislativo. Lo mismo nos pasó con el Banco de Seguros: nos dijo que no podía hacer nada porque todo esto pasaba por un mandato legislativo. En consecuencia, estamos aquí para tratar el tema de la alcoholemia.

Les trajimos una carpeta con información para no aburrirlos, porque hay muchos casos en este sentido.

Otro punto que nos preocupa son las guías de carga. Si bien en los años 2000 o 2001. cuando apuntamos a la profesionalización, los transportistas hablamos de una guía de carga, no es la misma que hoy quiere imponernos el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Hace pocas semanas tuve un encuentro con el señor Ministro de esta Cartera, y le pedí una audiencia. Me preguntó cuál era el motivo, y le respondí que era las guías de carga. Entonces, me contestó: "Lo que pasa es que ustedes, los camioneros, no quieren ser fiscalizados".

Como decimos en la nota, la nuestra es una de las actividades que más fiscalización tiene. Para que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas nos dé un permiso de circulación tenemos que presentarle certificados de estar al día con el BPS y con la DGI, del seguro del Banco de Seguros por la flota, el seguro por accidente del empleado, la inspección técnica y un estudio contable firmado por contador. Una vez obtenida la autorización de la inspección técnica, se cierra toda la documentación, y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas nos otorga un permiso llamado PNC. A partir de ese momento empezamos a transitar y a realizar nuestra tarea.

Además, en carretera somos fiscalizados por inspectores del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y por la balanza. Se trata de balanzas digitales, que si hay alguna anomalía o vencimiento del equipo, prenden una luz roja. Esto determina que se haga una observación, una contravención o la detención del vehículo, según el grado de la infracción.

Para nosotros, este no es ningún tipo de beneficio. Tampoco significa que vamos a ser fiscalizados, porque de hecho ya lo estamos, tal como acabo de expresar. Además, va a existir la evasión que hay actualmente, a pesar de la herramienta que tienen. Lo que no se agarró ahora, tampoco se va a poder agarrar con la guía.

La contestación que nos dieron fue bastante desagradable. Pedí una audiencia con el Presidente de la República. Se me otorgó por un término de dos horas. El Presidente de la República invitó a altas jerarquías del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Dialogamos frente a él que, como es razonable, manifestó que

de guía de carga no entendía nada. El resultado que tuvimos, para nuestro agrado, fue que le mandó un mensaje a los jerarcas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas relativo al tema de guía diciendo que a la gente que trabaja decentemente no se la moleste. Sin embargo, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sigue insistiendo en querer imponer la guía de carga.

Hemos hecho una gira por toda la República Oriental del Uruguay realizando asambleas abiertas para socios y no socios; estuvimos en Flores, Montevideo, Canelones, Treinta y Tres, Melo, Río Branco, Salto, Paysandú, etcétera. En esas asambleas nos dimos cuenta de que existe ignorancia total sobre las guías de carga; no sabían de qué estábamos hablando. Llevamos un proyector y el CD entregado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el que se enseña a llenar una guía. Sinceramente, es imposible llenar una guía; requiere un montón de datos, que llevaría muchísimo tiempo enumerar ahora.

En todas las asambleas -salvo una o dos abstenciones- hubo posición unánime con respecto a las guías. Lamentablemente, vamos a entrar en un conflicto que, desde nuestro punto de vista, es injusto, porque no pedimos ningún tipo de beneficio económico. Solamente decimos que esta guía nos va a causar más molestias y es imposible de cumplir, por las exigencias que establece.Si por cada viaje que tenemos que hacer, debemos hacer una guía, y no sabemos cómo hacer para cumplir el viaje por las diferentes modalidades del transporte, es imposible llenar ese tipo de guía.

También quiero decir que técnicos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas hicieron una prueba con una de las empresas -que nosotros denominamos grande- para que mostrara explícitamente cómo se hace una guía. En ese momento, había dos o tres barcos y más de doscientos camiones circulando, entre cargas y descargas de ese barco, y, sinceramente, los técnicos no pudieron completar la guía. Por eso, seguimos diciendo por qué nos oponemos al tipo de guía, y no le sacamos el cuerpo a ninguna fiscalización porque estamos super fiscalizados.

SEÑOR TESTA.- Con respecto a lo que estaba diciendo Valverde, quería aclarar que ya existen guías de carga en forma de papel, y que no son generadas por el transportista. O sea que el dador del flete es el que da la guía de carga. Estamos funcionando con un régimen de guías. Hago esta aclaración para que no se interprete que la carga circule en forma no reglamentada. Está reglamentada, pero el sistema es otro y el tipo de aplicación es diferente.

SEÑOR DURÁN.- Soy el abogado de la gremial.

Quiero agregar que si bien en el tema de las guías ya está todo reglamentado, desde el punto de vista técnico es imposible que empresas pequeñas -como ocurre en el transporte; no todas son grandes; el 80% son pequeñas y medianas-, desde arriba del camión, puedan tener Internet, llegar y completar un formulario que, muchas veces, el propio dador del flete modifica el destino en la carga. Es decir que en vez de dejarla en un lugar, va hacia otro. Eso genera más inconvenientes al chofer y al transporte. Estos son algunos de los motivos por los que creemos que esto no es conveniente. El transporte viene absorbiendo la carga de contralores que muchas veces tienen que ver con el agro, con la industria. Esto hace que se transforme en un embudo, donde el transporte es el responsable de todas las cosas. Es una especie de escribano, agente de control.

Nosotros entendemos que con las cargas que ya tenemos es suficiente. Por ese motivo, no estamos de acuerdo con las guías de carga.

SEÑOR TESTA.- No queremos atomizar a la Comisión con cada punto de los que trajimos, porque debe haber muchas cosas sobre las que no tienen idea.

Si en algún momento la Comisión quiere tratar en forma puntual cualquiera de estos puntos, nosotros estamos a las órdenes para aclarar lo que sea necesario.

SEÑOR DURÁN.- En cuanto al tema de la alcoholemia, queremos decir que el transporte tiene una póliza de seguro por la carga, otra por el camión, seguro de accidentes de trabajo para los choferes. No se puede prever lo que va a pasar en el futuro, y por eso existen los seguros de accidentes. Si un empresario -hablo de empresas con uno o dos camiones- en caso de un siniestro pierde su empresa,

estaríamos perdiendo la fuente de trabajo de esa pequeña empresa ante una responsabilidad de un siniestro, lo que no necesariamente tiene que ver con la alcoholemia. El seguro, a través de eso, se quita responsabilidad y no va a cubrir el daño patrimonial que le genera a las empresas. Esto se puede solucionar, como ha pasado en la construcción. Hay técnicos previsionistas y formas de controlar a los choferes. Por ejemplo, que salga el Ministerio y controle qué es lo que pasa en las calles. También entiendo que habría que estudiar la siniestralidad vinculada con la alcoholemia. Habría que estudiar si todos los accidentes que hay con los camiones profesionales de carga son por causas de la alcoholemia. Sería un análisis a la hora de querer implementar nuevas responsabilidades.

SEÑOR VALVERDE.- Con respecto a la alcoholemia hay unos cuantos puntos que son bastante hirientes.

Las empresas estamos patinando arriba de una navaja y con los pies descalzos.

Otro problema que tenemos es la fiscalización que hace la policía caminera o cualquier otro tipo de policía. No tenemos ningún tipo de información. En primer lugar, las contravenciones no van derecho a la empresa. No nos enteramos si a un chofer le quitan la licencia de conducir, excepto si este tiene la voluntad de comunicarlo a la empresa. Hay muchos casos de colegas, a los que les han quitado la licencia de conducir y están conduciendo sin ella.

La gran mayoría de los transportistas nos encontramos con que, de pronto, un determinado vehículo o camión tiene una multa cuando tenemos que sacar un libre tránsito. De repente, ese libre tránsito aparece dos o tres años atrasado, y a veces ni el chofer existe en la empresa. Quiere decir que, aun existiendo el chofer en la empresa, y no habiendo denunciado la multa, la contravención o el quite de licencia porque lo hayan agarrado, nosotros no tenemos cómo enterarnos.

Cuando planteamos esto se nos sugirió hablar con el señor Ministro del Interior para que él, como cabeza de esa Cartera, bajara un "verticalazo" a la policía caminera para que, una vez presentada la contravención, se comunicara inmediatamente a la empresa. Ignoramos todo lo que pasa en la ruta.

Como podrán advertir, la alcoholemia tiene un montón de puntos sobre los que se puede hurgar y buscar un beneficio. No queremos perjudicar a nadie, pero nosotros tampoco queremos ser perjudicados por un tercero, y que exista algo que no dominamos.

En las carpetitas que dejamos a la Comisión hay un repaso de todo lo que hemos manifestado. Con respecto al cierre del registro de empresas, entendemos que hoy hay un congestionamiento de empresas. Hay cinco mil y pico empresas profesionales. También es muy grande la cantidad de camiones que están entrando. El que tiene la suerte de no deber nada, la puede estar pasando un poquito bien, y aquel a quien promovieron para que comprara un cero kilómetro -hay mucha oferta de camiones; es notorio que el camión chino es bastante accesible-, hoy no puede cumplir con las cuotas porque hay demasiados nenes para pocos trompos.

De alguna manera, estamos pidiendo el cierre del registro, no más entrada de camiones, pero no cerrar y tirar la llave, sino fijarnos un tiempo, evaluar entre todas las partes -sea Ministerio de Transporte y Obras Públicas, los transportistas, los involucrados- la necesidad de que haya más empresas de transporte profesional o mayor entrada de camiones cero kilómetro.

Por otra parte, existe una compraventa entre los colegas, o sea que el parque automotor se mantiene siempre en la misma cantidad. En el caso de que hubiera alguna empresa interesada en comprar algún camión cero kilómetro, habría que sacar del círculo otro. Se hace un traspaso y sale el más viejo; lo que llamamos chatarra. Yo puedo comprar un cero kilómetro y el mío, que tiene diez o doce años, a lo mejor le sirve a otro que tiene camiones de veinticinco y treinta años atrás. Es decir, empezar a remozar, si se puede llamar así, el parque automotor de transporte de carga.

Hablamos de la importación de camiones usados, que no es para inflar el parque automotor sino para dar la oportunidad al empresario, que hoy tiene dos opciones: comprar cero kilómetro o comprar algún camión usado en plaza. El camión usado al que nos referimos tiene tres o cuatro años; camiones de marcas importantes, con máxima seguridad y que compite con cualquier vehículo chino. Cuando se dice que el camión usado no trae seguridad, vaya si la trae, el mercado europeo está usando ese tipo de camión.

Hablamos de las mismas marcas importantes que existen hoy. La diferencia es que actualmente, una marca importante, puede estar valiendo US$ 140.000, US$ 150.000 o US$ 160.000 la unidad y nosotros comprando uno que tenga tres o cuatro años de uso, lo pagamos entre US$ 20.000 y US$ 35.000. Me parece que para un país como el nuestro es más que suficiente.

Esta es una aclaración al tema general.

Si siguen entrando camiones, que nos den la tercera oportunidad. Quien quiera comprar cero kilómetro en plaza, que lo haga; quien quiera comprar usado en plaza, que lo compre y quien quiera importar un camión usado, que tenga la chance de poder entrarlo al país.

SEÑOR RODRÍGUEZ.- Es importante decir a quién representamos nosotros. Somos representantes de pequeñas y medianas empresas. Vale decir, de empresas familiares.

El transporte es una actividad que no está regulada. En los últimos años vimos -nos parece extraño- empresas que compran de a doscientos y trescientos camiones. Entonces, ese no es el camionero, el que toda la vida sustentó el transporte. Si acá hay gente de afuera, sabe cuando están esperando una zafra, que la familia se prepara y es la esencia del transporte el que aguantó todo eso.

Ustedes saben como son los capitales, cuando hay algo que no está regulado se van metiendo, y se han metido. Esas grandes empresas no le hacen absolutamente ningún mantenimiento a los camiones. Ahí es donde está la trampa. ¿Por qué no quieren camiones usados? Los usan tres años, ya están super amortizados, trabajan haciendo "dumping" porque uno no puede creer los fletes que cobran, entonces, el negocio financiero les cierra. Los venden a precio de mercado y lo compra la pobre gente. Estamos con un camión viejo y pensando en adelantar unos años compramos un pedazo de chatarra y a ellos les cierra el círculo. Esto es medular; el cierre de registros para ver cuántos somos, quiénes somos y qué queremos hacer. La zafra de la soja es veinte días y no quedó más nada. En Nueva Palmira están haciendo fila porque no saben dónde meterla; ante una zafra buena el del pueblito se iba arreglando con el chacrero y pasaba de una zafra a otra. Tenemos otro problema peor: al no haber regulación, los mismos productores están comprando camiones, son transportistas. Lástima que la hectárea es tan cara y no podemos hacer lo mismo, de lo contrario, nos pondríamos a plantar soja.

Mientras esta actividad no esté regulada, va a pasar cualquier cosa. Esto es una bomba de tiempo. La gente, en el afán de competir, dice: "Yo tenía un Scania viejo, me meto en un 'leasing'". Trabajo tres meses y, después, ¿qué hago? ¿De qué vivo? ¿Voy a hacer los retornos? ¿Voy a trabajar a "dumping" como ellos? Es una aclaración para que vean que todo va atado a todo. No se trata solo de decir: "No, se cierra porque no queremos más".

SEÑOR VALVERDE.- El Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas nos hace responsables cuando salimos de chacra a ciegas, no hay cómo poder pesar. A veces, la primer balanza que me pueda mandar el chacrero puede estar treinta, cuarenta, cincuenta o sesenta kilómetros y en la mitad del recorrido me puedo encontrar con una balanza móvil y yo estoy pasado. La densidad de la humedad influye. La soja, que usualmente se saca con 13% o 14% de humedad, se estuvo sacando con 18% y 20% de humedad. Todos los secadores que han comprado nuevos, son para otro tipo de humedad. Es decir, los han vendido para 200 toneladas por hora pero con un grano que se saca a 14%, dependiendo de la temperatura ambiente que haya en ese momento. Sacándolo a 18% o 20% de humedad, obviamente, reduce a treinta o cuarenta toneladas por hora y ahí es donde está la gran deformación. Hubo hasta seis días de espera para poder hacer una descarga. La soja fue un "boom" para el productor, pero no para el transportista. Hay un determinado número de camiones y es imposible que haya productividad para todo ese tipo de camiones.

También incide el factor suerte, el problema del vecino argentino, el tema de las retenciones, los problemas de clima, como en España, en Estados Unidos, en Asia, inclusive, en Brasil, donde las producciones cayeron y todo el mercado se volcó al mercado uruguayo. Esa es la vedette que tenemos hoy. El día de mañana, cuando los países antes nombrados se regularicen, consideraremos qué hacemos con lo que tenemos acá adentro.

También tenemos una lucha con respecto al certificado de necesidad porque, desde nuestro punto de vista, esa exigencia nos discrimina. Nuestra gremial es independiente de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay, y no porque falten gremiales en el país. Gremiales sobran; lo que pasa es que tenemos diferentes maneras y criterios para ver la situación del transporte. Como se dijo en alguna oportunidad, representamos al 80% u 85% del transporte; todos somos pequeñas y medianas empresas.

Este certificado es otorgado gratuitamente por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. No sé por qué razón el Ministerio le hizo la gentileza a la Intergremial de que lo gestionara y, como dice el informe, esta lo cobra $ 650. En ese sentido estamos corriendo con desventaja. Entre el año pasado y el anterior entraron más de mil camiones pero, para hacer una cuenta redonda, si hubieran sido mil, estaríamos hablando de que recaudó $ 650.000.

Repito: en la ventanilla del Ministerio ese certificado es gratis, pero nosotros tenemos que morir en la Intergremial, aunque no estemos afiliados a ella.

Se nos dirá que lo queremos cobrar nosotros. No es así. Nosotros lo queremos gestionar gratuitamente, como corresponde, ante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR DURÁN.- Es una imposición por obligación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas a una asociación sin fines de lucro. Si el Ministerio es el Estado y el Estado quiere regular, que lo haga él mismo, y si lo quiere imponer, que lo haga también a través de sus organismos, pero que no obligue a todos los transportistas a recurrir a una asociación que es sin fines de lucro.

SEÑOR VALVERDE.- Quedamos a disposición para contestar cualquier pregunta.

SEÑOR POZZI.- Estas son cosas que resultan interesantes de discutir. Como han explicado, hay gente con capital que se ha dedicado a comprar camiones. Conozco a personas que trabajan con capital, que facilitan determinadas obras y después terminan vendiéndoles servicios por el vínculo anterior. En esos casos aparecen las compras de grandes cantidades de camiones. Es un negocio lícito, pero tiene su complejidad en cuanto afecta el mercado de trabajo de los camioneros

Insisto: son cosas que tendremos que analizar.

Por otro lado, aunque la delegación no lo ha dicho, hay empresarios que trabajan con la carga de contenedores y, a veces, cuando la operativa del puerto se complica, terminan moviendo un contenedor por día. Supongo que no será negocio mover un contenedor por día si hay que amortizar la compra de un camión.

Con respecto a la problemática que están planteando hay muchas cosas que yo sabía y otras que no conocía. Son cuestiones que deberemos hablar con gente del Ministerio, a ver si encontramos alguna salida. Si no, va a pasar como en otras áreas, porque cuando un negocio parece rentable todo el mundo trata de incursionar en él, pero al final solo resiste el que tiene más espalda. Eso no beneficia a todo el mundo. Entonces, más allá de que todos tienen la libertad para hacer negocios, a veces hay que tratar de encontrarle la vuelta a este tipo de situaciones.

Tanto quien habla como el resto de los compañeros comprendemos el problema que enfrentan, aunque han agregado algunos datos que no conocía; por ejemplo, no sabía de qué se trataba la guía de carga, pero sí tenía alguna idea con respecto al cierre del registro.

Como Comisión, tomaremos alguna decisión con respecto a este problema. Repito que entiendo lo que están planteando y que trataremos de ver si podemos ayudar a que se encuentre una solución más equitativa para todos.

SEÑOR PEDREIRA.- A modo de reflexión quiero decir que coincido en que cualquier escenario exige una regulación muy fuerte del Estado; por lo menos esa es la visión que tenemos nosotros, por izquierda. Lo reitero porque con la anterior delegación también analizamos políticamente algunas cosas. Creo que esto da cuenta de que el Estado tiene que ser muy fuerte; esto reafirma una tesis política.

Se han venido profesionalizando un montón de aspectos. Creo que el Registro Único de Conductores apunta a un intercambio más fluido de información. Esto facilitaría la posibilidad de que todos los actores tuvieran en cuenta determinados elementos.

Quiero hacer una pregunta concreta con respecto a la guía de carga, porque no entendí bien si se trata de esta en particular o de las guías de carga en general. Hay una diferencia sustancial entre una cosa y la otra.

SEÑOR VALVERDE.- El tema es complejo, pero se trata de un negocio lícito. Las empresas que tienen capitales lícitos enfrentan la picardía y la ironía del sistema. ¿Por qué? Porque las empresas chicas -como las nuestras-, para pedir un crédito en cualquier banco, no solo debemos tener la empresa limpia, como corresponde, sino que nos controlan hasta el canto de las hojas. Pero aunque presentemos los balances y toda la información que se nos requiere resultamos rechazados. ¿Por qué se da esa negativa? ¿Se nos dice que están en contra de la importación de camiones usados porque resultan inseguros? No; lo que pasa es que esa importación baja el valor de venta de las unidades que algunos tienen la posibilidad de comprar y venderme.

Repito: como cualquier banco me pone tantos obstáculos que termino sin poder sacar un crédito para un "leasing", puedo obtener un vehículo si alguien me lo da por algunos pesos, porque así tengo el trabajo. Puedo demostrar fehacientemente lo que digo. En "El Gallito Luis" pueden ver cuánto sale un camión nuevo y cuánto, uno usado. Si el banco no me da un crédito para comprar un vehículo nuevo, pero hay alguien que me permite acceder a él, bajo la cabeza, porque la necesidad tiene cara de hereje. Entonces, termino arreglando con el que me vende el camión usado porque, por lo menos, me va a dar el vehículo. Después, si no se lo puedo pagar, me lo sacará, se quedará con lo que le pagué y qué sé yo con qué más. Pero la cuestión es que si compro el vehículo usado, me dará el trabajo y tendré o no la obligación de trabajar con él, me sacará un porcentaje y me va a administrar todo lo económico, pero la obligación quedará por ahí.

Este es uno de los problemas que enfrentamos. Si yo entro al país un camión que va a competir en precio, porque sale US$ 25.000, US$ 30.000, US$ 35.000 o US$ 40.000 puesto acá, y es un vehículo que da muchas más garantías que el que me pueden vender usado, a esa persona le estoy bajando la recuperación que tenía prevista.

Esta es una de las tantas cosas que ustedes, si tienen interés en este tema, deberán considerar. Con respecto al tema de la guía de carga nos referimos a que más allá de toda la fiscalización, nosotros tenemos un remito de carga que es de toda la vida. Cuando hacemos la carga sale el nombre del productor, por ejemplo el de la chacra, la localidad, el producto, la cantidad y la balanza y con eso circulamos a través de las rutas nacionales, y vamos a los diferentes tipos de descarga. Si entramos al puerto tenemos una balanza con un horario de carga y salimos con un horario para descargar y la cantidad de producto. O sea que estamos controlados. Si no es en lo oficial, salimos de un particular y vamos a un depósito, y también tenemos un remito que controla con cuántos quilos llegamos, porque podemos arrancar con 30.000 quilos, por el camino puedo ser pícaro, bajar 5.000 quilos y llegar con 25.000. De eso se trata la guía, que es un remito que existió toda la vida y es válido. Si un camión no tiene el remito, el policía o el inspector tiene la potestad de detener el camión y presumir que el producto puede ser robado.

Por eso decimos que estamos fiscalizados y no nos preocupa la fiscalización, pero no queremos que llueva sobre mojado. Manejamos un montón de papeles y ahora hay cantidad de obligaciones electrónicas lo que nos da problemas porque es difícil tener conexión en algunos lugares del país. Además, puede suceder que a mitad de camino se deba cambiar de ruta por diferentes circunstancias, porque está húmedo, porque la máquina rompió o porque en la chacra ya había tres camiones y no se necesitaban más y en otra se necesitan dos camiones. Todo esto es demasiado complejo. De todas maneras, reitero que salimos con remitos y permisos de uno o de otro y más cuando se trata de importación o exportación.

SEÑOR FALCÓN.- Quiero agregar que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pretende hacer la guía totalmente electrónica. Pero, cuando quisieron hacer la prueba en un lugar cerca de Montevideo, no se pudo obtener conexión a Internet. Todos sabemos que en Uruguay hay dificultades al respecto. Además, habría que preparar a todos los choferes para que sepan usar los medios electrónicos para hacer el control. Hay que tener en cuenta que no hablamos solo de cargas completas, sino que hay camiones que van haciendo reparto en el interior. Según el Ministerio la guía no tendría una duración de más de cuarenta y ocho horas y cada vez que se hace una entrega habría que

detallarla, cosa que se hace prácticamente imposible. Los camiones no van a un solo cliente y el trabajo no se hace en un solo día. De repente un camión sale para Artigas, allí toma otra carga y las oficinas están en Montevideo.

En nuestro caso, el cargador es el que tiene la obligación de dar la guía. Este requisito ya existe porque el remito es una copia fiel de la factura que se tiene que cobrar, que justifica la carga que llevamos en nuestro vehículo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de la delegación. Tenemos mucho material para trabajar en la Comisión y seguramente los volvamos a invitar.

(Se retira de Sala la delegación de Transportistas de Carga)

——No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.